MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 35. **Lørdag den 22. December 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth*, Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge*, Næstformand; Grosserer *Holger Hassel*, Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

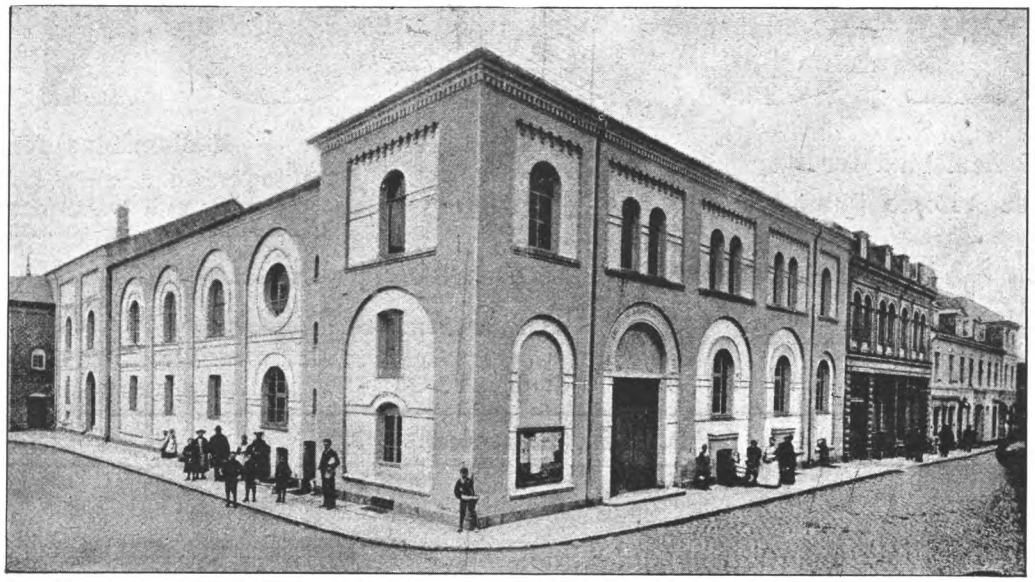
(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block*, Formand; Grosserer *Paul Christensen*, Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen*, Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen*, Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Lolland-Falsters Automobil-, Cykle-, Elektricitets- og Motor-Udstilling i Nykøbing, Falster 1907.



Fra Notitser i Dagbladene vil det være bekendt, at en Kreds af Lolland-Falsters mere betydende Mænd er traadt sammen i en Komité for at foranstalte afholdt en Elektricitets- og Motorudstilling i Nykøbing, F.

Præsident for Komitéen er Udenrigsminister, Lensgreve **Raben-Levetzau,** *Stk. Dbg. p. p.*

Vicepræsident: Stiftamtmand **Feddersen,** *R. af Dbg. Dbm.*

Udstillingens Formand: Borgmester **O. Finsen.**

I Forretningsudvalget sidder flere kendte Automobilister som Tømrermester **Lauritz Larsen** *og Købmand* **Daniel Møller.**

Udstillingen, som skal holdes aaben i Dagene fra **2. til 11. Marts 1907** *inklusive, omfatter følgende Grupper:*

1. *Automobiler.*
2. *Motorcykler og dertil hørende Tilkoblingsvogne.*
3. *Motor-Baade og Baad-Motorer.*
4. *Cykler, herunder ogsaa Transportcykler.*
5. *Tilbehør, Udstyr, Udrustning for Vogne, Baade, Cykler og Motorcykler, samt Beklædningsgenstande.*
6. *Arbejdende stationære og transportable Motorer for Petroleum, Benzin, Gas, Spiritus, varm Luft samt Vindmotorer.*
7. *Arbejdende elektriske Maskiner samt Elektricitets-Artikler.*
8. *Alle Bestanddele til Fremstilling af de under Gruppe 1, 2, 3, 4, 6 og 7 nævnte Artikler.*
9. *Literatur, Tegninger, Fotografier, Kort etc.*

Som man ser af Programmet, vil Automobilerne kun indtage en forholdsvis meget beskeden Stilling, og der er næppe Tvivl om, at Antallet af udstillede Automobiler vil blive meget ringe i Forhold til Massen af de øvrige Udstillingsgenstande. Alligevel er det et glædeligt Tidernes Tegn, at et Medlem af det nuværende Ministerium har overtaget Præsidentskabet for en Udstilling, i hvis Titel Ordet „Automobil" forekommer. Det er en af de officielle Anerkendelser, den danske Automobilisme ellers ikke er forvænt med, og allerede af den Grund maa den Lolland-Falsterske Udstilling — hvad enten den faar større eller mindre Betydning for Automobilernes Fremkomst i Danmark — have vor Sympati. *Red.*

The Dunlop Pneumatic Tyre Co.

Et Blad af Gummiringens Historie.

Man skulde næsten forsværge det! Næppe 18 Aar er forløbne, siden den irske Dyrlæge,. John Boyd Dunlop, konstruerede den første Pneumatik-Ring — og nu, nu er disse Gummislanger og Gummidæk en Verdens-Artikkel, vi alle er fortrolige med og alle kender, som vi kender vor Paraply og vore Galoscher. Uden Luftringe af Gummi vilde det moderne Samfund, saaledes som det nu er, simpelthen ikke være muligt. Tænke Dem et Samfund uden Automobiler? Ja, og tilmed uden Cykler? Eller en Cykle uden Luftringe! Hvor forekommer denne Tanke os ikke absurd! Et saadant Monstrum vilde mest af alt minde os om et af de forhistoriske Dyr, hvis Skeletter vi en trist Vintersøndag betragter oppe i den store Sal i det Zoologiske Musæum — og dog, medens det maaske er 18 Tusinde Aar siden, Plektosaurus færdedes paa vor Jord, er det kun sølle 18 Aar siden, at disse Cykler med de massive Ringe hørte til de forholdsvis almindelige Fremtoninger. Og hvor fandt vi ikke de første Cykler med Luftringe groteske, ja, ligefrem latterlige. Disse fine, slanke Maskiner med Hjul af tynde Staaltraade forsynede med tommetykke Gummiringe, hvor stødte de ikke vort Øje som en Selvmodsigelse? Og saa denne dumdristige Tanke at ville rulle afsted paa Ringe af tyndt Gummi oppustet med Luft, som det mindste Søm, det mindste Glasskaar paa Vejen var tilstrækkelig til at flænse i Stykker, saa at Luften, denne Pneumatikkens flygtige Sjæl, med et hvislende Suk for ud af det tynde Hylster. Hvor rystede vi ikke paa Hovedet ad denne sindssvage Opfindelse, som vi nu herhjemme i Danmark ryster paa Hovedet af Automobilerne, den næste „sindssvage" Opfindelse, som er bestemt til en næsten ufattelig Udbredelse.

Men ikke sandt? Denne Historie om en tilsyneladende haabløs Forbedring af en Opfindelse, som den med eet Slag forvandler fra et unyttigt Legetøj for Dagdrivere og Børn til et praktisk og uvurderligt Redskab i den moderne Kulturs Tjeneste, et Redskab, som vi slet ikke senere kunde tænke os at undvære i det daglige Liv, denne Historie er saa interessant, at den nok kan gælde for et Juleæventyr, man fortæller den opvoksende Slægt i det hyggelige Øjeblik, da Træet er plyndret og de smaa Julelys er i Færd med at brænde ud i deres Stager. Saa hør da!

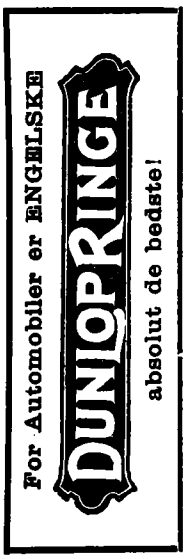
Cyklens Historie er saare interessant, men her er ikke Stedet at komme ind paa den. Kun saa meget til Orientering, at man regner Cyklens Opfindelse fra Midten af forrige Aarhundrede, da Friherre v. Drais i Carlsruhe konstruerede den efter ham opkaldte Løbemaskine „Draisinen". I de nærmest følgende Ti-aar blev Draisinen meget forbedret først af Franskmænd, derefter af Englændere og blev derved, hvad vi kaldte for „Velocipeden". Denne Velocipede fandt dog kun Anvendelse til Fornøjelse og Sport; til praktisk Brug var den ikke egnet, fordi den manglede den fornødne Elasticitet til at modvirke Rystelser og Stød fra Vejens Ujævnheder.

Selvfølgelig havde man tidligt Opmærksomheden henvendt paa de Bandager, hvormed man beklædte Velocipedens Hjul. Man var hurtig klar over, at det var paa dette Punkt, den efterstræbte Elasticitet skulde opnaas.

Utallige var de mere eller mindre mislykkede Forsøg. Man begyndte med at anvende tjærede Skibstove, som man lagde ind i de aabne Fælge, der dengang bestod af Vinkeljærn. Senere brugte man Bandager af Læder. Endelig naaede man over til den massive Gummiring, især efter at det var blevet mere almindeligt at sætte saadanne Ringe om Hjulene paa de almindelige Hestekøretøjer. Tilsidst opfandt man den saakaldte „Cushion"-Ring, hvor der indeni den massive Gummi var udsparet et mindre Hulrum, som gav Bandagen en forholdsvis betydelig Elasticitet.

Ingen af disse Opfindelser var dog fuldkommen, og ingen af dem sikrede Rytteren mod at blive kastet af Sadlen ved hurtig Kørsel paa særlig ujævne Veje, hvor Sten og Huller veksler med hinanden.

At gøre Cyklen til et paalideligt, hurtigt, behageligt, ja, uundværligt Transportmiddel og at muliggøre Fremtidens Køretøj, Automobilet, var forbeholdt den beskedne Dyrlæge Dunlop i Belfast.



Ægte
Engelske
Dunlop
Ringe
anbringes
kun paa alle
bedre
Automobiler

Det er gaaet med Opfindelsen af Luftringen, som det gaar med saamange af de virkelig geniale Opfindelser: den er ikke Resultatet af en bevidst Stræben efter at vække Opsigt og gøre Forretning, men meget mere opstaaet ved et tilfældigt Sammentræf af heldige Omstændigheder.

Dyrlæge Dunlop havde ingen særlig Interesse af Velocipederne og deres Industri; men han havde en Søn, og denne Søn havde en trehjulet Velocipede.

Sønnen klagede over, at han fik Smerter af at køre paa de knudrede Veje i Belfast, og Faderen tog sig da for at lave om paa Tricyklen, saa at den blev mageligere at sidde paa.

Efter nogle Forsøg lykkedes det virkelig Dunlop at fremstille en Luftring; den bestod af et Hylster af Hamp, hvori laa en Caoutchouk-slange oppumpet med Luft. Det var meget vanskeligt at befæste denne Slange i Hjulfælgen, men efter adskillige Forsøg lykkedes det dog for Dunlop, og nu kunde hans Søn køre rundt i Belfast hurtigere og mageligere end alle andre Cyklister.

I nogen Tid saa det ud, som om der ikke skulde komme andet ud af denne Opfindelse. Dunlop havde nok taget Patent paa sin Opfindelse, men det syntes ikke, som om det skulde blive ham muligt at udnytte den forretningsmæssigt.

Da fremstod pludselig en dygtig Mand og forandrede aldeles Sagernes Stilling.

Mr. Harvey du Cros sen. var i Aaret 1888 en af de mest bekendte Sportsmænd i Irland.

I Besiddelse af en betydelig Formue havde han i en forholdsvis ung Alder trukket sig tilbage fra Forretningerne og viede nu hele sin Tid til Opdragelse af sine Sønner. Et af de vigtigste Principper i hans Opdragelsessystem var Legemets Øvelser i al Slags Idræt og mandlig Sport, og som Følge deraf var begge hans Sønner ivrige Cyklister.

En Dag saa han den unge Dunlop køre forbi paa de ejendommelige Luftringe, og han bemærkede den tilsyneladende Lethed og store Elasticitet, hvormed Maskinen bevægede sig. Kort Tid efter havde hans Sønner ogsaa faaet de nye Luftringe og beviste snart ved Kendsgerninger, at Luftringene ikke blot var mageligere, men ogsaa langt hurtigere end de gammeldags Ringe. Navnlig det sidste Punkt m. H. t. Hastigheden var af afgørende Betydning for Luftringens Fremkomst.

Dog havde den nye Opfindelse mangfoldige Vanskeligheder at kæmpe med; dels Fordomme, dels tekniske Vanskeligheder. I Aaret 1889 havde Harvey du Cros faaet dannet et lille Selskab i Dublin til Udnyttelse af de Dunlopske Patenter. Ved Harvey du Cros' Fremsynethed lykkedes det efterhaanden dette Selskab at erhverve Patentretten til adskillige nye Forbedringer af den Dunlopske Luftring. Vi nævner saaledes Welchs Opfindelse af Kanttraaden, Woods' berømte „Dunlop"-Ventil og Doughthy's Maskine til Fremstilling af homogene Gummislanger.

Disse forskellige Forbedringer bevirkede, at Dunlop-Ringen efterhaanden vandt Indpas overalt og kaldte en mægtig Konkurrence-Industri til Live, en Industri, som nu brødføder Tusinder og atter Tusinder af Mennesker.

Det lille Begyndelses-Selskab i Dublin blev i 1893 til det store, verdensberømte Firma: Pneumatic Tyre Co. Limited, som allerede i 1896 havde afleveret $^1/_2$ Million Dunlop-Ringe, og som nu aarlig fremstiller over $2^1/_2$ Million Ringe.

Fra Aar til Aar har dette mægtige Selskab spredt sine lange Fangarme over hele Verden; det har nu selvstændige Fabriker i Coventry, Birmingham, Hanau, Paris, New-York, Melbourne og Filialselskaber i England, Frankrig, Italien, Belgien, Holland, Rusland, Indien, Afrika, Australien, Ny-Zeeland og i Danmark, hvor Selskabet er repræsenteret af Konsul J. C. Jacobsen i Citygade 22, København.

For nylig er der desuden oprettet et Søsterselskab i England under Navn af „The Dunlop Rubber Co. Limited", som har kastet sig over Fremstillingen af Gummiregnfrakker og -klædninger for Automobilister.

Vi haaber i nær Fremtid at kunne meddele Oplysninger og Detaljer vedrørende de enkelte Grene i denne vidtløftige Virksomhed. *F. S.*

Regenereret Gummi.

Albert Theilgaard, forh. „Dansk Afvulkaniserings-Aktieselskab“, Mariendalsvej, Frederiksberg.

Fabrikken set fra Mariendalsvej.

Hvis vi fortæller Dem, at Danmark er det Land paa Continentet, hvor der bliver forbrugt flest Automobilringe, vil De blot henvise til Albertis Lov om Automobilkørsel for med et tilsyneladende uimodstaaeligt Bevis at sige os, at vor Paastand ikke er i Overensstemmelse med Sandheden, og dog er det saa!

Ude paa Udkanten af Frederiksberg ligger der en Fabrik, hvis Specialitet det er at oparbejde gammelt Gummi, og som derfor pr. Aar forbruger adskillige 100,000 Kilo Autoringe.

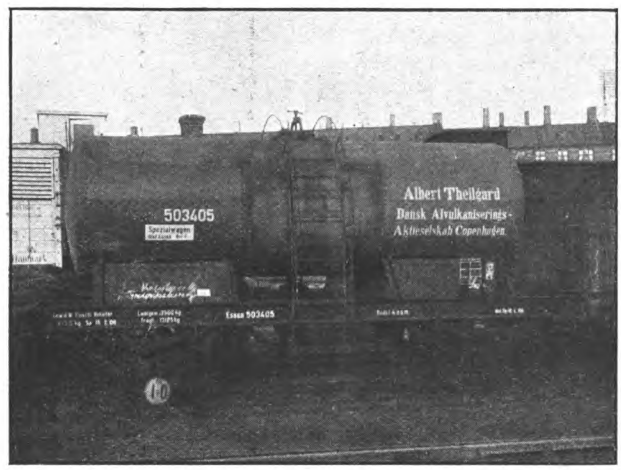
Derude ligger de som faldne Kæmper, de værste Konkurrenter, Ringe fra „Michelin“ og „Continental“, fredeligt Side om Side og venter paa et

Lager af gammel Gummi.

nyt Liv, der maaske lader Michelin blive en Continentalring og omvendt, en Celestin en Floridor. Man kunde fristes til at sige, at Virksomheden paa Afvulkaniserings-Fabriken praktisk illustrerer et Ibsensk „Naar de Døde vaagner“.

Den Industri, der her er skabt, har nu taget et saadant Omfang, at den udfører for ca. 1 Million Kr. om Aaret, — en køn Sum for en enkelt Mand, naar tages i Betragtning, at Danmarks samlede Eksport kun udgør 390 Millioner Kr. pr. Aar.

Fabriken blev startet af „Dansk Afvulkaniserings-Aktieselskab“ paa Initiativ af Direktør G. A. Hagemann. Dette at basere en Industri, der hvilede paa nye Metoder til Fremstilling af Produkter, hvis



Fabrikkens egen Kedelvogn, der transporterer de neutrale Lude fra Udlandet.

Marked ikke var der i Forvejen, men først skulde tilkæmpes og tilmed udelukkende i Udlandet, kunde naturligvis ikke gaa af uden mange Vanskeligheder, der for en Fabrik kommer meget hurtigere end ved en almindelig Handelsvirksomhed, fordi en Fabrik skal have en vis Produktion for at kunne etablere Rentabiliteten og — fuld Afsætning af den samlede Produktion — ja, det varer Aar før dette naas.

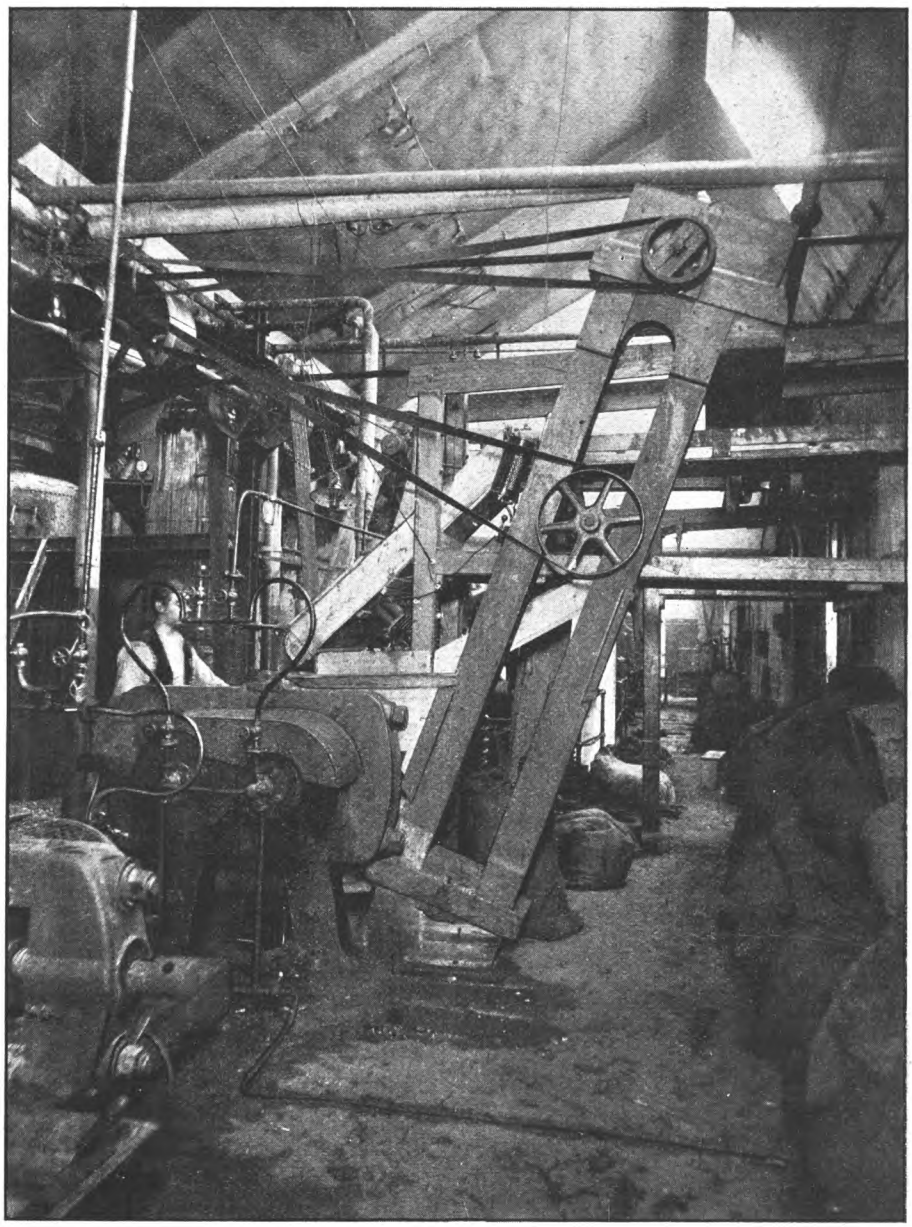
Selskabets Historie kom derfor foreløbig til at se saaledes ud:

Startet 1902; Oktbr. 1904 gik den første Bestyrelse; Marts 1905 blev det klart for den anden

Bestyrelse, at kun en enkelt Mand kunde drive den videre, og blev Virksomheden derfor overtaget af Albert Theilgaard, som eneste ansvarlig Indehaver, uden at dog Aktionærernes Adgang til Udbytte blev synderlig beskaaret. Københavns Grundejer-

I mindst en 30 Aar har Amerika, dette Foregangsland paa saa mange Omraader, haft enorme Fabriker, der udelukkende beskæftiger sig med en saadan Fabrikation, enorme, naar sammenlignes med Theilgaards Fabrik, der dog fremstiller ca.

Brug!
Anbefal!
Overalt!
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
til alle
Motor-Vogne

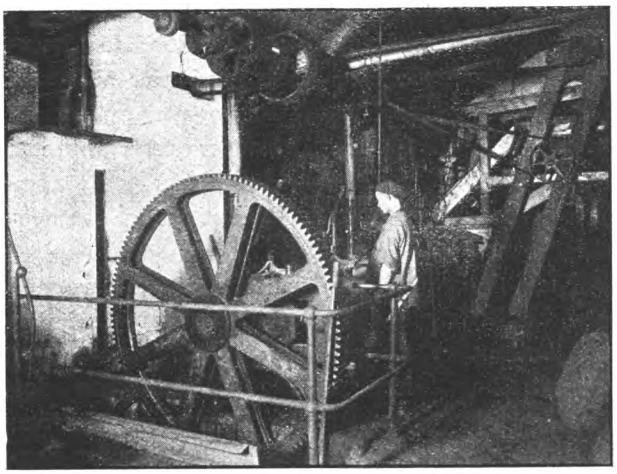


Malesalen.

banks altid smarte Direktion lagde sig i Breschen for Financieringen.

Man opfatter almindeligvis Afvulkaniseringen som en Proces, der først blev praktiseret, efter at Cand. polyt. Albert Theilgaard opfandt sin Metode til Oparbejdning af Gummiaffald. Dette er dog fejl:

3000 Kilo pr. Døgn; der er amerikanske Fabriker, der laver 20 Gange saameget. Men det, der ved Theilgaards Metode blev skabt, var en Rationalitet ved selve den kemiske Behandling af Affaldet, hvad ikke tidligere havde været tilstede. Vi ved alle, hvad Syrer og æts-



Malesal.

ende Akalier og Olier er for noget ækelt noget at have med at gøre, og selv om Gummien ifølge sin Natur er meget taalmodig — ja, den synes heller ikke om disse Stoffer, som den udelukkende tidligere maatte tage til Takke med paa sine gamle Dage.

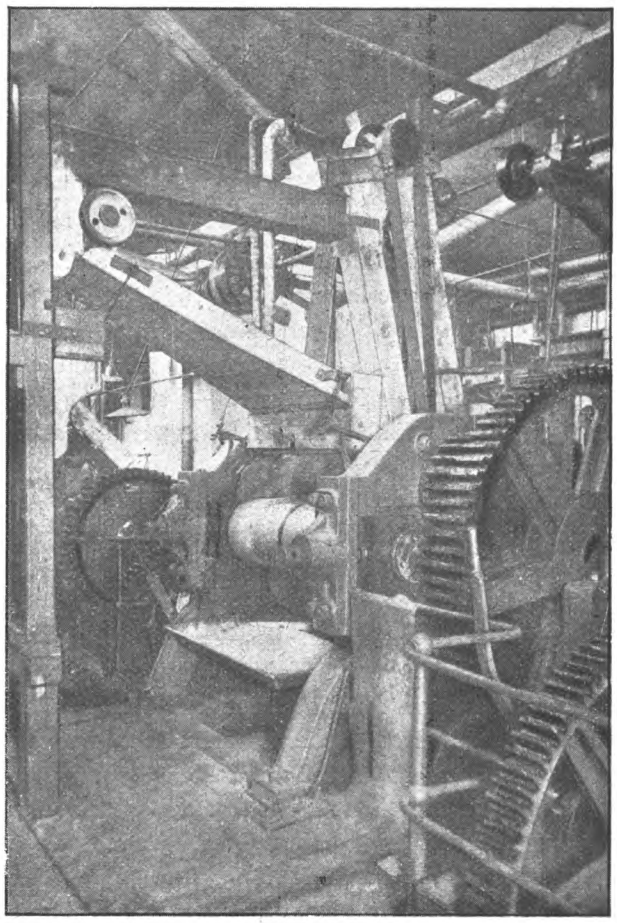
Theilgaard hejste da — næsten som en Fredsven — en Freder af Gummiens hellige Egenskaber — Flaget med Inskriptionen „Neutralitet". Hvad han bruger der ude i sine Kedler og Kogere, er af saa mild en Virkning, at det „at komme i den sorte Gryde" ikke mere kan betragtes som værende slemt, ialtfald ikke for Gummiaffaldet. Han har paa sit Laboratorium, under Medhjælp af en Stab af Chemikere, ad rationel Vej vundet til de nu frembragte Resultater, hvis Sum er en langt større Elasticitet, end opnaaet ved hidtil eksisterende Metoder og — last but not least — en-Ladenblive-uforandret-tilbage — selve Gummiblandingen. Thi det, vi til daglig alle mere eller mindre kommer i Berøring med af Gummi, lige fra Pattebarnets Sut til Automobilernes Ring, bestaar jo ikke af den rene og skære Para-Gummi, men er tilsat Ingredienser, der gør den fabrikerede Vare enten mere egnet til Brugen eller sætter den bedre i Stand til at „match the competition".

Og en virkelig Regenerering — en effectiv Løsning af Kresløbet: Gummiblanding — Gummigenstand — Regenereret Gummi, maa som sit Ideal ikke alene have Gummiens Tilbagevending men ogsaa Gummiblandingens.

For blot at nævne et Exempel: En af de Ting, der bruges hyppigst som Ingrediens, er Kridt, det er jo saa rart billigt. Behandler man nu Affaldet med Syre, f. Ex. Svovlsyre, ja, saa omdannes Kridtet til Gibs, hvilket er et ganske andet Stof end Kridt og som bl. a. har den uheldige Egenskab at krystallisere med Vand, der under den senere Brug i Vulkaniseringskedlen kan lave Ulykker (gøre Varen porøs). Ved Theilgaards Processer lades Kridtet uforandret.

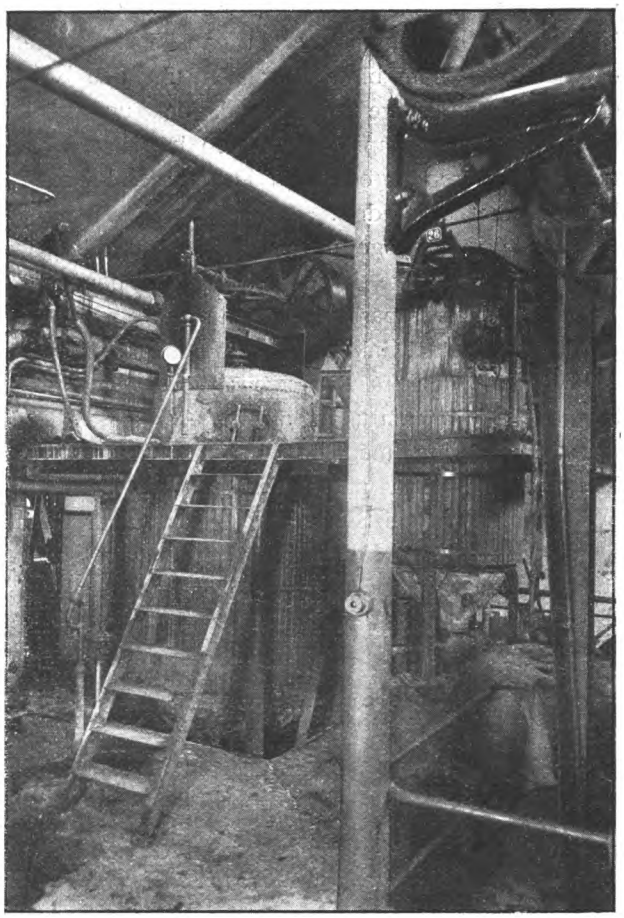
Vi ville nu forsøge uden nogen lang Udtværen populært at beskrive, hvad der sker ude hos Theilgaard, naar han oparbejder Gummien!

Tag en gammel Galosche i Haanden og De vil med Afsky smide den fra Dem igen: den er væmmelig beskidt. Det er klart, at alt det Affald, der har været i Berøring med Gaden, har lidt af denne i sig, og det maa naturligvis fjærnes. Herregud, hvad gør en Smule Snavs da? — det giver bl. a. Sand i det færdige Regenerat, som maaske senere skal bruges i en Gasslange, der som bekendt sprøjtes med tynd Væg gennem en Art Pølsemaskine, og det lille uskyldige Sandkorn river da Væggen op, og Slangen er ubrugelig. Vi naar her



Den store Knusemølle.

Graphic Trophæ og Turist-Sejers-Trophæ vandtes flot paa vore ægte ENGELSKE DUNLOP RINGE



Kogerum.

frem til Erkendelse af et mærkeligt Forhold, der knytter sig til denne Industri. Ved Siden af at være baseret paa at tage Varer (Affald) i Arbejde, der er i yderste Grad befængt med Snavs, skal det færdige Produkt — Regeneratet — skær og ren som en Venus fra Havet stige frem af Vaskekarrene.

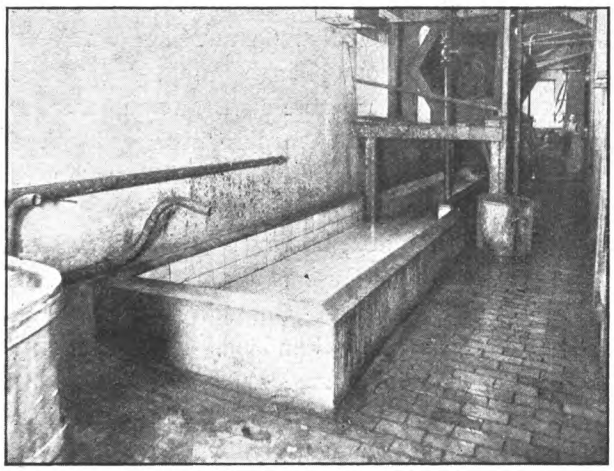
Fremfor alt giver Theilgaard alt Affaldet en Afskrubning og har derfor konstrueret flere specielle Maskiner, der ikke alene fjærner Snavs og Sand, men ogsaa Metal.

Vi ser derefter Affaldet spasere ind i de store Valseværker, hvor det knuses til Pulver, Gummi og Lærred alt imellem hinanden; og vi har da en Vare, hvoraf Lærredstrævlerne først skulle fjærnes, og dette sker ved Affibreringen, som er opfunden af Theilgaard; det er rent ud forbavsende først at se den tilsyneladende overvejende Lærredsmasse efter en kortere Behandling i de store Kogekedler ved Hjælp af Dampen bliver transporteret lange Veje gennem lukkede Rør for endelig fuldstændig befriet for Trævler, discret, uden Lugt at ende i „Sporvognen", saaledes kaldes den Beholder, hvorfra det affibrerede Stof glider ned paa Valserne. Det er forbavsende, naar man bagefter stikker sin Haand ned i den Væske, der har været anvendt: man vil kunne holde sin Haand der saa længe man lyster, uden Spor af Gène, Væsken var neutral!

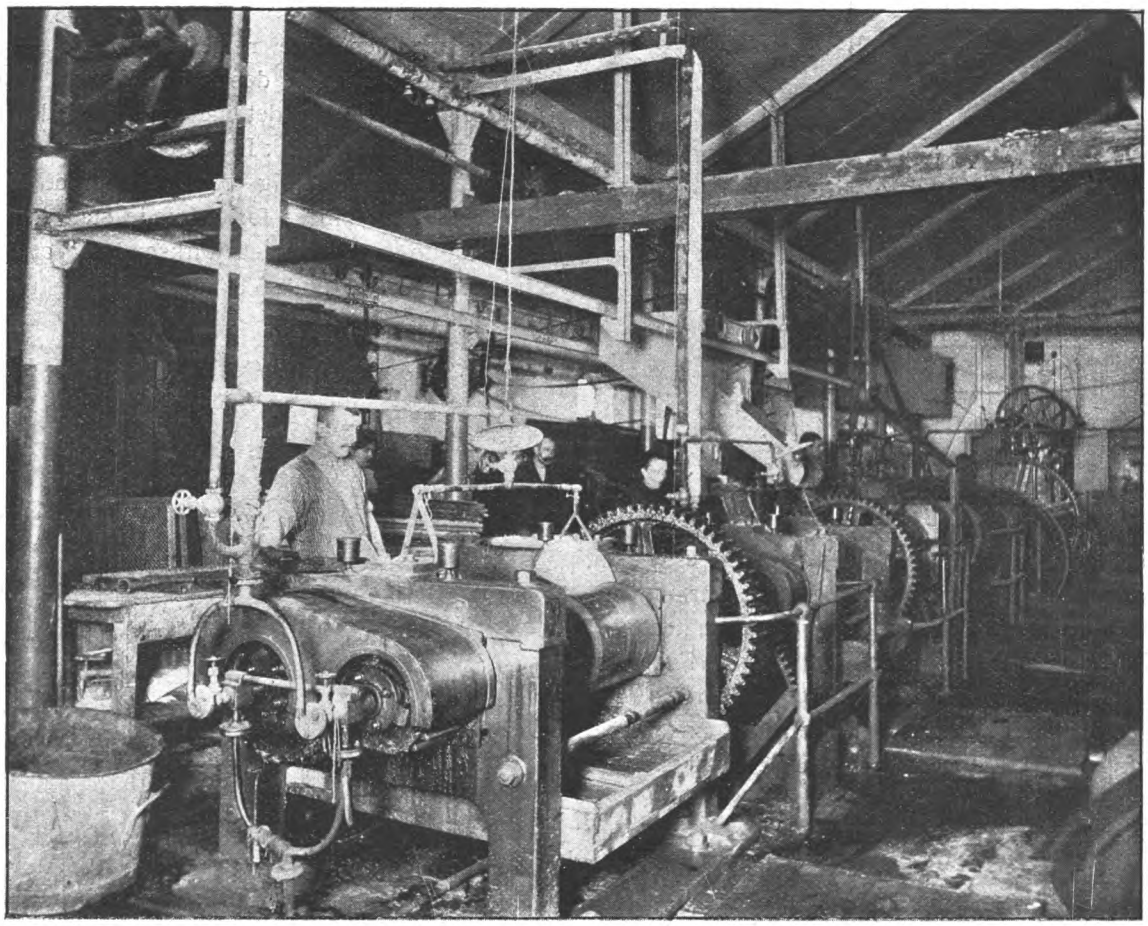
Paa Vejen fra Kogekedlerne til Sporvognen passerer Stoffet to andre af Theilgaards Opfindelser, Lugtfjærnelses-Apparatet og de automatiske Vaskemaskiner, hvis sindrige Konstruktion dog falder udenfor denne Artikels Ramme at beskrive; det være nok at konstatere, at de indenfor Fagkrese har vundet stor Anerkendelse.

Vi kommer nu til den mystiske Proces, Afvulkaniseringen. Vulkaniseringen er jo den Proces, der gennem en Tilsætning af Svovl og derefter Ophedning af Blandingen, over Svovlets Smæltepunkt, fratager Gummien dens Klæbrighed og iøvrigt giver den de Egenskaber, uden hvilke den ikke vil kunne anvendes praktisk. Hvorfor Ordet Vulkanisering? fordi det er en Proces, der kræver en vis Varme. Afvulkanisering — dette malabariske Navn — er netop at tage Vulkaniseringen fra Gummien, i det væsentligste gengive den Klæbrighed; thi uden denne vilde det være umuligt, at „det skilte atter føjede sig sammen."

Afvulkaniseringen udføres hos Theilgaard ved en Svovloptagning, der ogsaa sker med neutrale Væsker under højere Temperatur. Behandlingen ligner meget Affibreringen; ogsaa her transporteres Materialet med Dampen gennem Lugtfjærnelses-Apparatet og Vaskemaskinen. Lugt, siger De, —



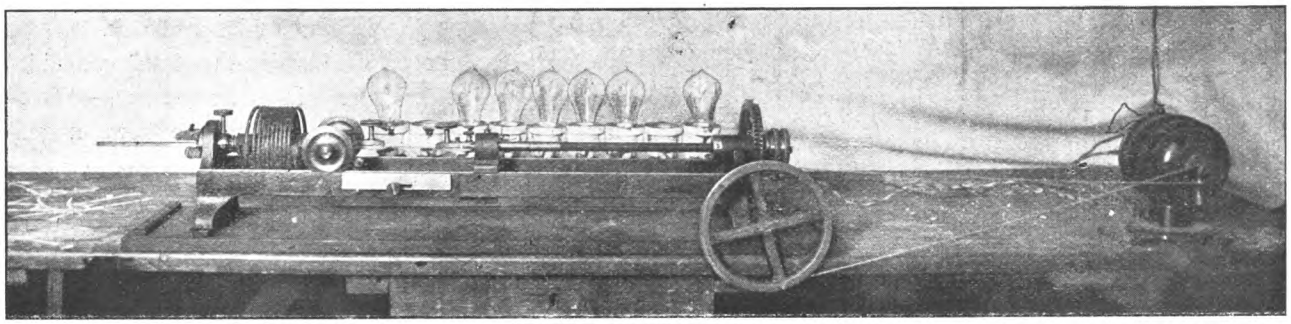
Chinabadet, hvor det kogte Affald opsamles.



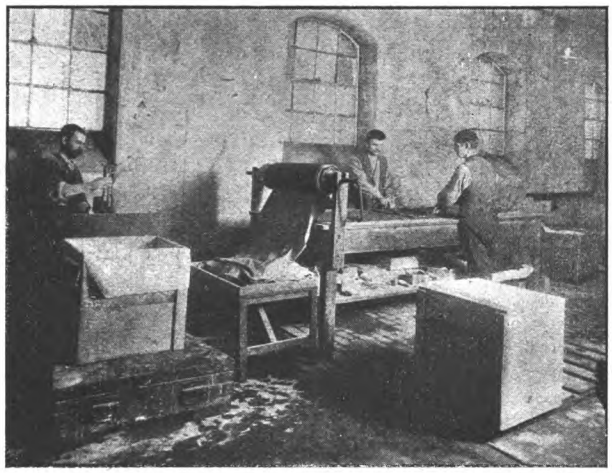
Valsesal, hvor Regeneratet vaskes.

ja, at Gummien lugter, er vist mere kendt end nogen anden Egenskab hos Gummien. Enhver Husmoder har haft en sveden Gasslange. Man antager i Almindelighed, at Theilgaard smelter Gummien; intet vilde være urimeligere, da Gummisubstansen herved fuldstændigt vilde ødelægges. Men ikke destomindre, selv om man ikke smælter Gummien, kan den dog under Theilgaards Proces komme til at lugte, omend langtfra i den Grad, som ved Smæltning. Dette Forhold har givet Anledning til mange Klager, og Fabriken er ikke mindre end 2 Gange blevet lukket af Politiet.

Naar man tænker sig, at en Kvinde i Retten har svoret paa, at hun to Gange er besvimet af Lugten, og Theilgaard en Gang under en længere Standsning fik nogle og fyrretyve Underskrifter paa, at Lugten fra den var uudholdelig, altsaa paa et Tidspunkt, hvor al Lugt var fysisk udelukket, ja saa vil man kunne forstaa, hvad Hysteri der har været med i Sagen.



Maskine til Strækkeprøve af Regeneratet.



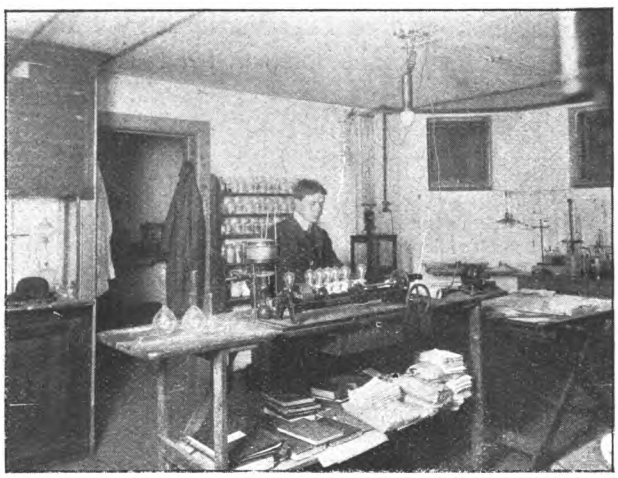
Pladerne skæres ud og pakkes.

Theilgaard opfandt saa et Lugtfjærnelsessystem, der udelukker enhver Stank, og man har nu Tilfælde, hvor Folk, der tidligere brugte Lugten som Vejviser, har Vanskelighed ved at finde Fabriken.

Efter Afvulkaniseringen er det pulverformige Affald blevet klæbrigt, saa at det nu ved en simpel Valsning trækkes ud i Plader, der tørres paa Net i store lyse Tørrestuer.

Efter Tørringen gennemæltes Stoffet paa Valser til en homogen Masse, som ved Hjælp af en Kalander trækkes ud til Plader, der nedpakkes i Kasser.

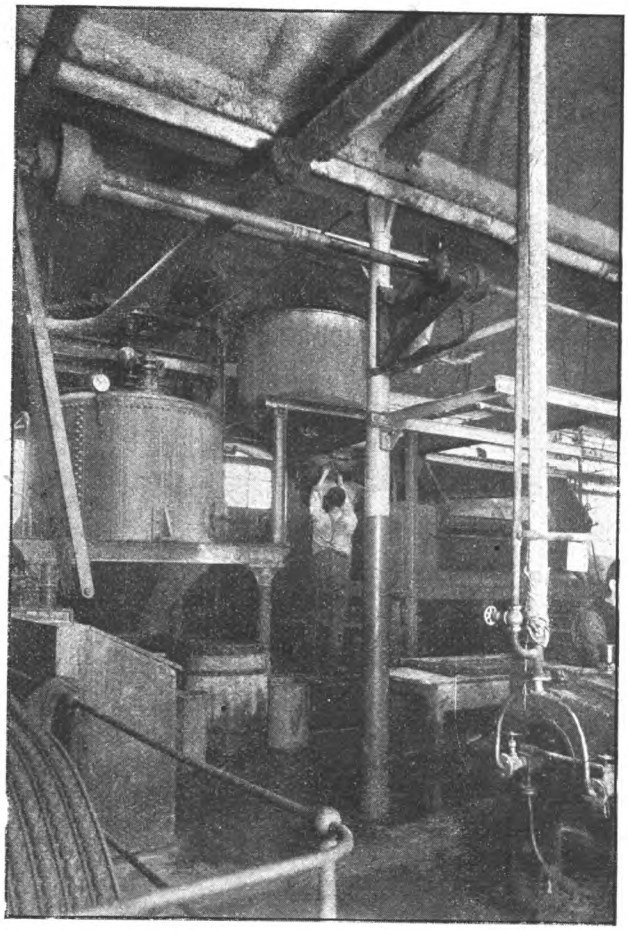
Og Varen gaar nu sin Vej ud til de store Fabrikscentrer i Udlandet fra Norge til Italien, fra Amerika til Australien, bringende det Budskab til Udlandet, at vi herhjemme trods vor Lidenhed kun ønsker Hamlets berømte Ord „at være eller ikke være" opfattede saaledes, at vi stadig vil hævde vor Plads ogsaa i det store „Wettbewerb".



Laboratoriet.

Fabriken slaar al Snak om Toldbeskyttelse til Jorden; med en ikke ringe Toldbyrde — uden hjemlig Afsætning, jfr. den gamle Visdom Profeten i Fædrelandet — har det hævdet sin Plads.

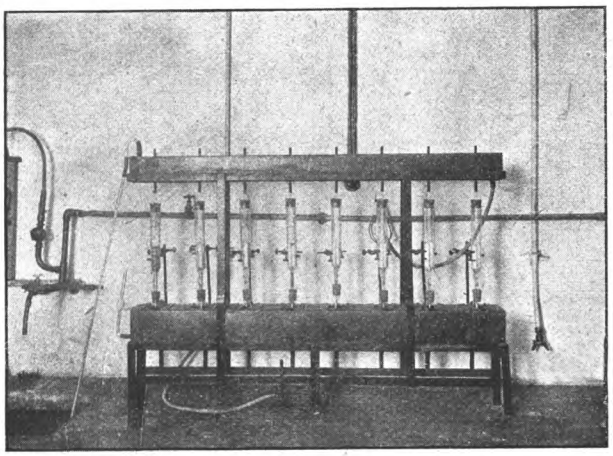
Fabriken er et typisk Eksempel paa en moderne Opfindelses Kæmpen sig frem. „Et er et Kort at gøre, et andet Skib at føre" kunde staa som passende Motto over Firmaets Virksomhed; et er i et Studerekammer at finde Værdien for x, og et andet



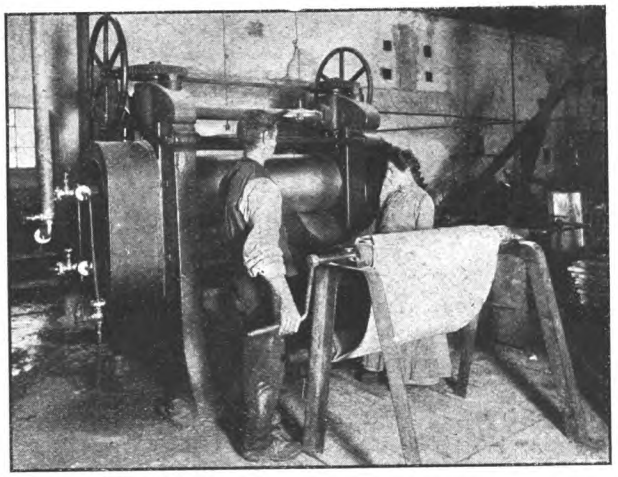
Vaskeapparaterne.

ude i Livet at føre den fundne Værdi ind i Ligningen, saa Løsningen kan kaldes praktisk.

Som bekendt er vi herhjemme ikke saa lidt henfaldne til at kritisere hinanden stærkt — først hævede man Opfindelsen til Skyerne som noget „noch nicht da gewesen" — hvad den jo ikke var —, derefter, da Erkendelsen heraf, og Vanskelighederne iflg. Sagens Natur maatte taarne sig op — ja saa kritiserede man, trak paa Skulderen og vendte det døve Øre til og — øgede Besværlighederne paa et Tidspunkt, hvor som en grel Mod-

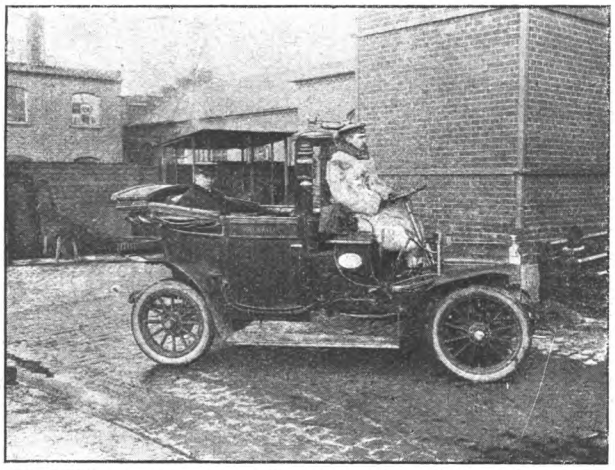


Ekstraktionsapparat til Analyse af Regeneratet.



Kalanderen, hvor Regeneratet trækkes til Plader.

sætning man raabte op om at bevare vore vestindiske Kolonier og smed Millioner ud i det Øjemed, — ikke seende, at ethvert Foretagende af denne Art, der skaffer Danmarks Produkter Plads derude i de store Afsætningsmarkeder, at det i sit Slags er en Koloni, der uden at faa eller kræve Statstilskud mindsker paa Deficitet i Danmarks Handelsbalance.



Automobilet til Afprøvning af Gummiringe fremstillede af Regeneratet.

Af Ugens Patentliste.

Meddelt af Skandinavisk Patentbureau A/S. Ingeniør Charles Hude, Axelhus 2, D. København.

Den 17. ds. blev der fremlagt en Patentansøgning for Firmaet Martin Fischer & Co. Zürich paa en Differentialanordnig til Motorvogne. Samme Dato har Cyklehandler R. Jensen, Aarhus, faaet en Patentansøgning bekendtgjort paa en udløselig Pedalarm, og endelig har Cyklehandler A. Larsen, Odense, faaet en Patentansøgning bekendtgjort paa et Frihjulsnav.

Blandt de udstedte Patenter angaar Nr. 9145 en interessant Opfindelse.

Patentet er udstedt til Hr. Franz Pfeifer i Bayern og angaar et Motorkøretøj, der kan anvendes vekselvis som Vogn og som Slæde. Ved simple Midler er man her i Stand til at skifte om til Kørsel paa Jord eller paa Sne og Is.

Aktieselskabet

Skandinavisk Gummi-Compagni

Odense.

Danmarks eneste Fabrik for Gummi-Confektion til Damer og Herrer, samt Fabrik for alt Gummi passende til Automobil-, Cycle- og teknisk Brug.

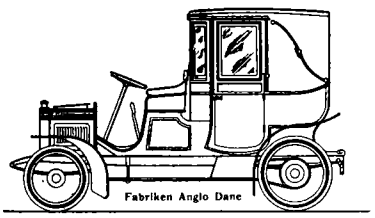
Guldmedaille i Holland 1892

„Jeg regenererer selv."

„Jeg køber regenereret Gummi hos

Firecylindret
Maurer-Union indtil 50 HK
D. R. P. Nr. 163274
Anvendelig til alle Formaal!
Et Automobil uden Lige!
Nürnberger Motorfahrzeuge-Fabrik
„Union"
Nürnberg.

En i god Gang værende **Kleinsmede-, Motor- og Cykleforretning** med god Butik og Værksted i en af Sjællands Provinsbyer, er til Afstaaelse straks eller til Foraaret. **Alt Inventar, Værktøj og Varer kan medfølge.** Billet mrk. „Alvor" bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE", H. C. Frederiksen & Son
Roskildevej 39, Kbhvn. F. Telf. Valby. Nr 7.

Kompagnon søges.

En **praktisk** Forretningsmand med disponibel Kapital — 20 à 30.000 Kr. — kan opnaa **stor** og **sikker Indtægt** ved at optages som **aktiv** Deltager i en i **god Drift** værende **Forretning med Motorer, Motorcykler og Automobiler.**

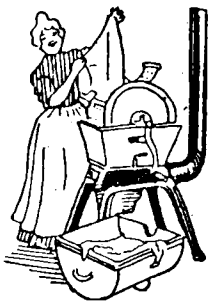
Med den kolossale Udvikling, som dansk Automobil-Handel og -Industri har taget i de sidste Aar og med **de Bestillinger, som allerede er inde for den kommende Sæson,** er der et udmærket Grundlag for et selvstændigt Firma.

Rutineret Rejsende for Provinserne søges samtidig.

Billet mrk. Auto 121 indleveres til dette Blads Kontor.

Alle Automobilløb med Verdensrekord vandtes med Glans paa
DUNLOP
RINGE

Den bedste Damp-Vaskemaskine er



„Hafnia"

som vises i Virksomhed hos Eneforhandlerne:
hver Mandag Kl. 1
Østerbrogade Nr. 6
Chr. Jeppesen,
og hver Tirsdag Kl. 1
Nørrevold Nr. 12 Semler & Matthiassen.

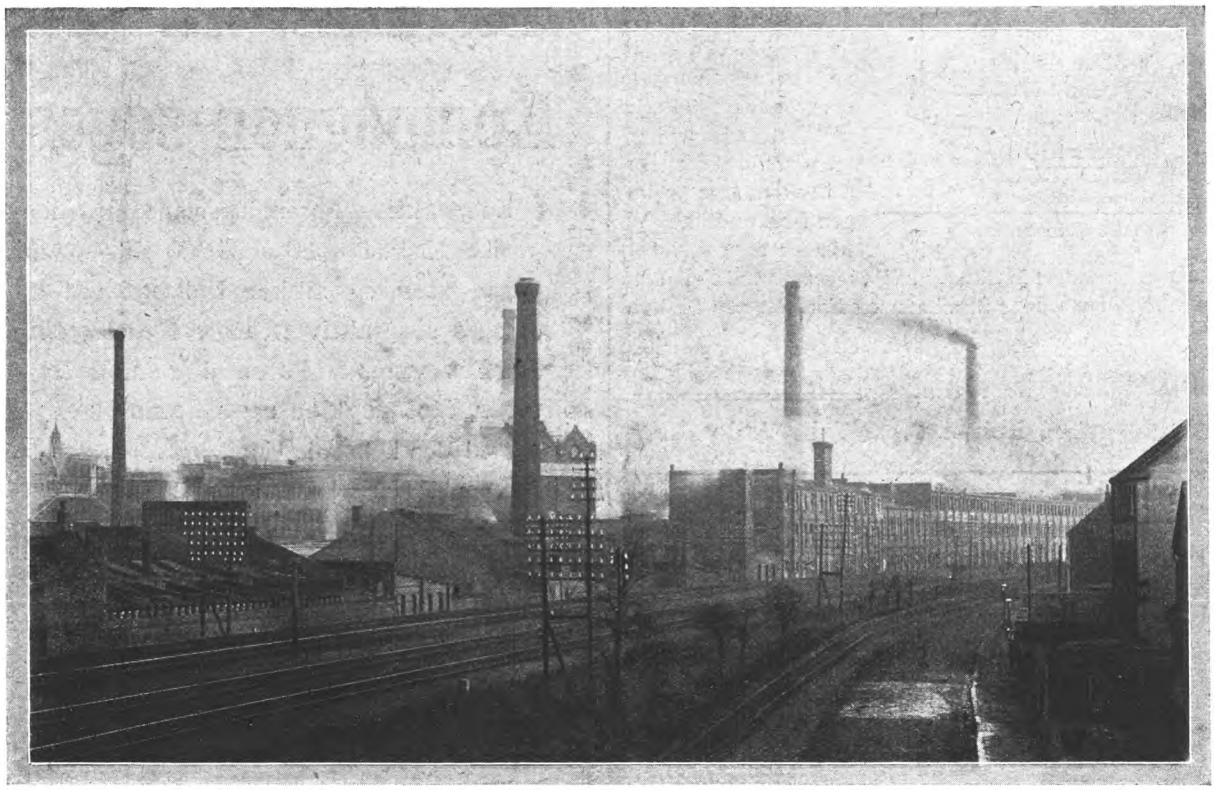
BEDST ER
GLORIA
MOTORCYLINDEROLIE
GEORG NORHOLT - KØBENHAVN

F. SCHMITTO
Cand. polyt.
Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.
Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.
WESTEND 11 — KØBENHAVN V.
Telefon Vester 312 x.

Hvorledes en udenlandsk Gummifabrik sørger for sine Arbejdere.

Continental-Caoutchouc & Gutta-Percha-Co. i Hannover.

Denne Fabrik, som ubestridelig er en af Verdens største Gummifabrikker beskæftiger henimod 4000 Arbejdere. Det er meget vanskeligt at faa en rigtig Opfattelse af, hvad dette Tal betyder; muligvis kan dog efterfølgende Oplysninger, som med stor Beredvillighed er stillet til vor Disposition af Fabrikens herværende Repræsentant, Grosserer Hans Voigt i København, bidrage til at give vore Læsere et Begreb om Fabrikens uhyre Størrelse:



Udsigt over „Continental"-Fabriken.

Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha-Co. i Hannover, som nu beskæftiger henved 4000 Arbejdere, stræber altid efter at forbedre sine Arbejderes sociale Vilkaar og at gøre dem til sine Venner. Fabrikken har i den Hensigt truffet en hel Række Foranstaltninger, hvoraf vi skal anføre følgende:

Enhver Arbejder, som har været 10 Aar i Firmaets Tjeneste, modtager som Gave en Livsforsikringspolice paa 1500 Mark, betalbar ved hans Død eller, naar han er fyldt 65 Aar. Firmaet betaler Præmien, saalænge Arbejderen er ansat hos det. Arbejdere, som af en eller anden Grund ikke kan optages af Livsforsikringsselskabet, faar en Sparekassebog, hvori Firmaet indfører det tilsvarende Beløb. Firmaets Funktionærer faar efter 10 Aars Tjeneste en Livsforsikringspolice paa 5000 Mark eller det tilsvarende Beløb paa en Sparekassebog, saafremt de ikke kan livsforsikres. Sparekassebogen eller Policen bliver straks Funktionærens eller Arbejderens Ejendom.

Arbejdere, som har været 25 Aar i Firmaets Tjeneste, faar en Pengegave paa 300 Mark og et aarligt Lønningstillæg af 100 Mark. Værkførerne faar ved deres 25 Aars Jubilæum en Pengegave paa 400 Mark.

Samtlige Værkførere og Formænd tillige med de mandlige og kvindelige Arbejdere, som har været mindst 10 Aar i Firmaets Tjeneste, faar en 8—14

Forlang Priser paa AUTOMOBIL-RINGE hos Dunlops danske Filial: Citygade 22, Kbhvn. K.

Dages Ferie med fuld Gage, og denne Foranstaltning kommer nu ca. 10 pCt. af samtlige mandlige og kvindelige Arbejdere til Gode.

Desuden faar Arbejderne ved deres 25 Aars Jubilæum en Medalje, Mage til den, Direktørerne har faaet. Endvidere faar samtlige Arbejdere, naar Dividenden fordeles, omtrent den dobbelte Ugeløn som Tantiéme, medens Funktionærer og Værkførere faar et endnu større Beløb.

For at beskytte Arbejderne i Tilfælde af Sygdom og anden Nød er der oprettet en Sygekasse og en Understøttelsesfond for Arbejderes Enker og efterladte Børn.

Det kunde maaske være af Interesse at se, hvilke Summer, Firmaet har anvendt til disse Arbejderformaal i de fem Aar fra 1901—1905, begge inkl.:

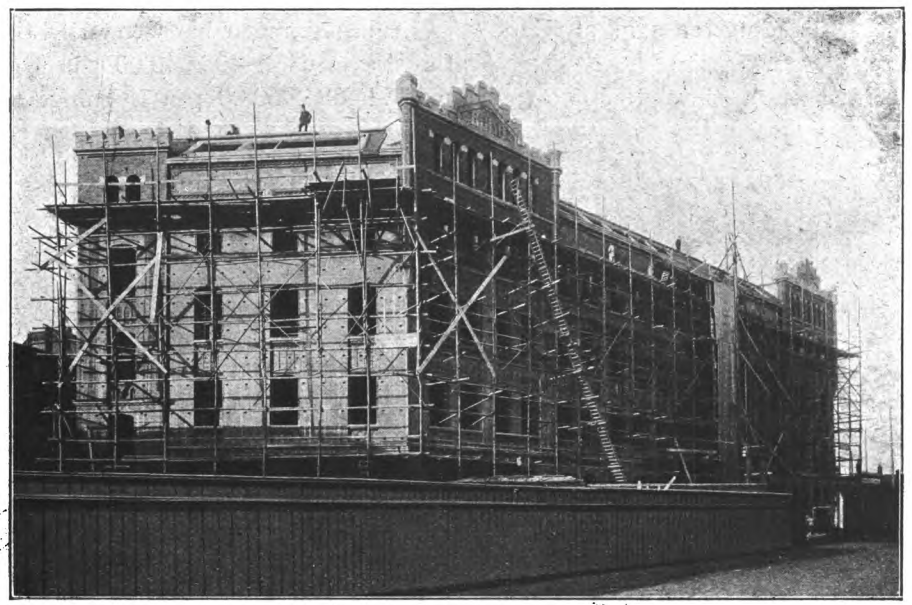
Lovmæssige Bidrag til Sygekasse, Ulykkes- og Alderdomsforsikring	M.	176.490,31
Frivillig fordelt kontant blandt Arbejderne		365.000,00
Overført til en Fond til Anvendelse til Fordel for Arbejderne	-	225.000,00
Overført til en Fond til Understøttelse af Arbejderes Enker og efterladte Børn		135.000,00
Overført til Arbejder-Jubilæums-Fondet	-	10.000,00
Udbetalt i Jubilæums-Gaver og Gratialer for 25 Aars Tjenestetid	-	17.790,50
Betalt Livsforsikringspræmier for 10-aarig Tjenestetid	M.	38.804,68
Indsat paa Sparekassebøger	-	12.200,00
Understøttelsen i Sygdomstilfælde, til Enker og Børn, Julegaver, Feriepenge, Tilskud til Husleje o. s. v.		77.251,25
Overført til Pensions-, Enke- og Børnekasse iberegnet statutmæssigt Aarsbidrag for 1904—05	-	171.046,85
Ialt Mark		1.228 583,59

Som Ekstra-Afskrivning paa Arbejderboliger blev i Aarene 1902—05 bogført Mark 208.680,20.

Det turde være af særlig Interesse, at Firmaet i Juli 1903 har oprettet en Pensionskasse for Funktionærer, Værkførere og Formænd med et første Tilskud paa M. 300.000, som er efterfulgt af flere mindre de følgende Aar. Desuden yder Firmaet stadig et frivilligt Tilskud paa 6 pCt. af de Forsikredes Lønning.

Som Følge af disse Foranstaltninger faar de Funktionærer, Værkførere og Formænd, som før Tiden bliver ude af Stand til at erhverve, en livsvarig Pension, som efter deres Død gaar over til deres Enker og Børn.

Sidste Vinter har Firmaet i en af de nye Boliger, som vi senere skal omtale, indrettet et Bibliotek, der for Øjeblikket tæller 1600 Bind. Dette Bibliotek bliver stærkt benyttet og byttes der hver Aften i det mindste 120 Bind.



„Continental"-Fabrikens sidste Udvidelse.

DUNLOP RINGE
er kun ægte med
„The Dunlop Tyre"
indstøbt paa Siderne.

Biblioteket bliver stadig forøget og indeholder Bøger af alle Slags, som kan tjene til Underholdning og Belæring. Desuden er i Biblioteket fremlagt alle Slags Aviser og Tidsskrifter.

For at afholde Arbejderne fra Nydelse af spirituøse Drikke, har Firmaet truffet den Foranstaltning, at Kaffe med Mælk til enhver Tid bliver udleveret gratis. At Arbejderne sætter Pris paa denne Foranstaltning, fremgaar deraf, at der daglig udleveres 3000 Potter Kaffe.

Der er endnu flere Indretninger, vi kunde omtale, dog skal vi begrænse os til endnu kun at henlede Opmærksomheden paa de af Firmaet byggede Boliger for Funktionærer og Arbejdere.

Antallet af disse Boliger vil til næste Aar temmelig sikkert blive fordoblet, og er Boligerne meget eftersøgte, saavel af Funktionærer som af Værkførere og Arbejdere.

Grundstykkerne har et Areal af 15,503 kv.m. og ligger paa et sundt, frit Sted, kun 8 Minutters Gang fra Fabrikken.

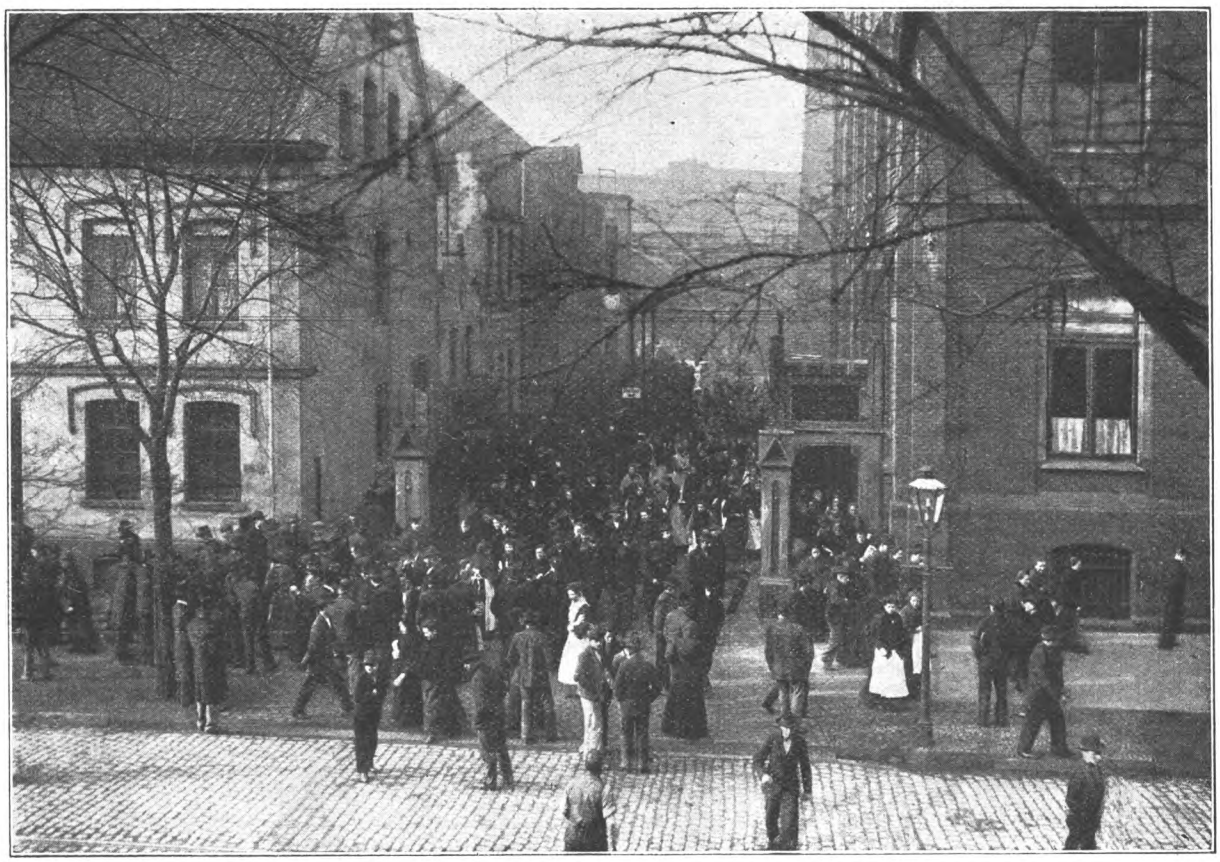
Anlæget omfatter 12 Huse, deraf 1 med 4 Lejligheder for Funktionærer, 3 Huse med ialt 14 Lejligheder for Værkførere og 8 Huse med tilsammen 65 Lejligheder for Arbejdere. Husene er byggede med smukke, forskellige Façader og er der til begge Sider Balkoner for alle Lejligheder.

Den ubebyggede Del af Grundstykket er benyttet dels til et Haveanlæg med Græsplæner og skyggefulde Trægrupper, dels til Lege- og Gymnastikpladser for Børnene. Desuden er der anlagt 39 indhegnede Smaahaver, forsynede med Redskabsskur og Vandledning.

Anlæget er udført i Aarene 1904—05 og taget i Brug den 1. April 1905.

Anlægssummen har været M. 1.098.602,00, som fordeles med M. 402.642,00 paa Grundstykket og med M. 685.960,00 paa Bygningerne.

ENGELSKE
DUNLOPS
er
anerkendt
som
VERDENS
BEDSTE
MOTOR
RINGE



Arbejderne forlader „Continental"-Fabriken.